

*Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.*

# **Program Operacyjny INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO**

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013

## **Szczegółowy opis priorytetów**

### **Kryteria wyboru projektów<sup>1</sup>**

#### **PRIORYTET VI: DROGOWA I LOTNICZA SIEĆ TEN-T**

Tekst ujednolicony obowiązujący od 9 września 2009 r.  
przygotowany na podstawie uchwał Komitetu Monitorującego POIiŚ nr 2/2008 oraz nr 3/2008 z dn. 5 lutego 2008 r., nr 18/2008 z dn. 8 kwietnia 2008 r., nr 25/2008 oraz nr 29/2008 z dn. 19 czerwca 2008 r., nr 9/2009 z dn. 31 marca 2009 r., nr 14/2009 z dn. 9 września 2009 r.

---

<sup>1</sup> Szczegółowe zasady oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zawarte są w załączniku nr 2 do „Szczegółowego opisu priorytetów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” pt. „Organizacja systemu oceny i wyboru projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”.

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

Kryteria wyboru projektów zostaną przyjęte przez Komitet Monitorujący Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przewidziano następujące tryby wyboru projektów:

- tryb indywidualny;
- tryb systemowy;
- tryb konkursowy.

W przypadku projektów „dużych”<sup>2</sup>, niezależnie od trybu wyboru podejmowana będzie decyzja o przesłaniu projektu do Komisji Europejskiej”.

#### **TRYB INDYWIDUALNY**

Tryb indywidualny ma zastosowanie do projektów ujętych w indykatywnym wykazie indywidualnych projektów kluczowych.

Podjęcie decyzji o dofinansowaniu projektu indywidualnego (ujętego w wykazie) podejmowana będzie w oparciu o **kryteria formalne** oraz **kryteria merytoryczne I oraz II stopnia**.

#### **TRYB SYSTEMOWY**

Tryb systemowy ma zastosowanie do projektów:

- wytypowanych przez Ministra Zdrowia wybieranych do dofinansowania pod kątem **kryteriów formalnych** oraz **kryteriów merytorycznych I oraz II stopnia**;
- pomocy technicznej wybieranych do dofinansowania pod kątem **kryteriów formalnych** oraz **kryteriów merytorycznych** określonych dla priorytetów XIV i XV.

#### **TRYB KONKURSOWY**

Tryb konkursowy ma zastosowanie do projektów wybieranych w ramach konkursów\*. Projekty konkursowe wybierane będą do dofinansowania w oparciu o **kryteria formalne**, **kryteria merytoryczne I stopnia** oraz **kryteria merytoryczne II stopnia**.

---

<sup>2</sup> Zgodnie z art. 41 pkt. 2 Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006r. *ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999* (Dz.U. L 210 z 31.07.2006 decyzję dotyczącą dofinansowania dla projektu dużego podejmuje Komisja Europejska. Zgodnie z art. 39 ww. rozporządzenia dużymi projektami są zadania, których całkowity koszt przekracza kwotę 25 mln euro w przypadku środowiska naturalnego oraz 50 mln euro w przypadku innych dziedzin.

\* Za wyjątkiem projektów priorytetu IV *Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska*. Zasady oceny i wyboru projektów tego priorytetu zawarte są w karcie danego działania.

Niniejszy dokument zawiera zestawienie kryteriów wyboru projektów dla operacji wspieranych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013.

Kryteria wyboru projektów dzielą się na:

- **kryteria dostępu** – mające zastosowanie dla projektów wybieranych w ramach działań od 4.2 do 4.6. Kryteria te zawierają się w kartach poświęconych poszczególnym działaniom od 4.2 do 4.6.
- **Kryteria formalne** – mające zastosowanie do projektów wybieranych w trybach: indywidualnym, systemowym oraz konkursowym. Kryteria formalne mogą być poszerzone o kryteria szczegółowe dla danego typu projektu. Dodatkowe kryteria formalne zawierają się w karcie poświęconej danemu działaniu w niniejszym dokumencie.
- **Kryteria merytoryczne I stopnia** – mające zastosowanie do projektów wybieranych w trybie konkursowym systemowym i indywidualnym. Kryteria merytoryczne I stopnia mają charakter kryteriów indywidualnych dla danego typu projektu i zawierają się w karcie poświęconej danemu działaniu w niniejszym dokumencie.
- **Kryteria merytoryczne II stopnia** – mające zastosowanie do projektów wybieranych w trybach: indywidualnym, systemowym z wyjątkiem projektów pomocy technicznej\* oraz konkursowym. Kryteria merytoryczne II stopnia mogą być poszerzone o kryteria szczegółowe dla danego typu projektu. Kryteria merytoryczne II stopnia zawierają się w karcie poświęconej danemu działaniu w niniejszym dokumencie.

---

\* Kryteria merytoryczne odnoszące się do projektów pomocy technicznej zawierają się w karcie danego działania.

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

**1. Kryteria formalne\***

<b>I.p.</b>	<b><u>Nazwa Kryterium</u></b>	<b><u>Opis Kryterium</u></b>	<b><u>TAK/NIE</u></b>
<b>1.</b>	Wniosek złożony w terminie.	Termin składania wniosków, w przypadku projektów konkursowych podany jest w ogłoszeniu o naborze wniosków. Termin składania wniosków dla projektu indywidualnego zawarty jest w pre-umowie.	
<b>2.</b>	Wniosek sporządzono na obowiązującym formularzu.	Formularz wniosku dostępny jest na stronach internetowych MRR, do których odwołanie zawiera się w ogłoszeniu o naborze wniosków. (Formularz dotyczący projektów pomocy technicznej dystrybuowany będzie indywidualnie do potencjalnych beneficjentów).	
<b>3.</b>	Wniosek wypełniony jest w języku polskim.	Informacje w treści wniosku spełniają wymogi ustawy z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim. Tytuł i opis projektu w jasny i nie budzący wątpliwości sposób powinien obrazować faktyczne zadanie lub realizację pewnego etapu większego przedsięwzięcia, które zostanie w określonych ramach zrealizowane.	
<b>4.</b>	Zgodność okresu realizacji z okresem programowym.	Zgodnie z zasadą n+2 realizacja projektu musi zakończyć się przed końcem 2015 roku.	
<b>5.</b>	Kompletność wniosku.	<ul style="list-style-type: none"><li>- wymagana liczba egzemplarzy wniosku,</li><li>- wniosek zawiera wszystkie strony,</li><li>- wszystkie wymagane pola we wniosku zostały uzupełnione,</li><li>- wniosek zawiera poprawne wyliczenia arytmetyczne,</li><li>- wersje papierowe i elektroniczna wniosku są tożsame,</li><li>- wniosek jest podpisany przez osobę upoważnioną,</li><li>- wniosek opatrzony jest pieczęcią wnioskodawcy,</li><li>- wszystkie załączniki są czytelne (w szczególności skany dokumentów, mapy),</li><li>- załączniki w wersji elektronicznej zostały zapisane w formatach niewymagających specjalistycznego oprogramowania (np. PDF, JPG)</li><li>- modele finansowe zostały zapisane w formacie „xls.” z aktywnymi (odblokowanymi) formułami</li></ul>	
<b>6.</b>	Wniosek posiada komplet załączników.	<p>Zakres wymaganych załączników projektów konkursowych zawarty jest w ogłoszeniu o naborze wniosków. W przypadku projektów indywidualnych i systemowych zestawienie wymaganych dokumentów określa instytucja przyjmująca wniosek.</p> <p>Załączniki do wniosku są ważne i zgodne z odpowiednimi polskimi oraz unijnymi przepisami szczególnie jeśli chodzi o przepisy o ochronie środowiska, przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy z 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.</p>	

\* Nie dotyczy działania 4.1 Wsparcie systemów zarządzania środowiskowego.

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

7.	Zgodność z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko oraz „Szczegółowym opisem priorytetów POIiŚ”.	Aby kryterium było spełnione wszystkie poniżej określone elementy muszą zostać spełnione: - Typ/rodzaj projektu zgodny z przewidzianym w szczegółowym opisie priorytetów POIiŚ - Typ beneficjenta - Zachowanie pułapu maksymalnego poziomu dofinansowania, - Spełnienie warunku minimalnej/maksymalnej wartości projektu (nie dotyczy pomocy technicznej), - Beneficjenci objęci projektem są uprawnieni do ubiegania się o przyznanie dofinansowania w zakresie określonym we wniosku	
8.	Strategiczny charakter projektu***	<i>Projekt realizuje cele dokumentu strategicznego przyjętego przez Radę Ministrów lub inny właściwy podmiot na poziomie krajowym (np. SRK) oraz dokumentu strategicznego na poziomie UE (np. SWW). W uzasadnionych przypadkach możliwe jest wskazanie projektu dokumentu, który został już w części dotyczącej danego projektu uzgodniony, przed jego zatwierdzeniem.</i>  <i>Właściwa IP określiła szczegółową listę dokumentów, które zostaną wykorzystane przy ocenie przez daną instytucję*.</i>	
9.	Skala oddziaływania projektu (ponadregionalna i krajowa)***	Ujęcie projektu w strategiach o charakterze ponadregionalnym. W przypadku braku takich dokumentów, należy uzasadnić oddziaływanie wykraczające poza obszar województwa, w którym realizowany jest projekt.	
10.	Wnioskodawca nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie.	Na podstawie art. 211 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych.	

## 2. Kryteria merytoryczne I stopnia - kryteria merytoryczne I stopnia zawierają się w karcie poświęconej danemu działaniu.

\* Lista dokumentów zostanie umieszczona na stronie internetowej instytucji zarządzającej pod adresem [www.poiis.gov.pl](http://www.poiis.gov.pl)

\*\*\* Nie dotyczy priorytetów XIV i XV (Pomoc techniczna)

### 3. Kryteria merytoryczne II stopnia\*\*

L.P.	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	TAK/NIE
1.	Kompletność dokumentacji aplikacyjnej: wniosku i załączników.	Zakres wymaganych załączników projektów konkursowych zawarty jest w ogłoszeniu o naborze wniosków. W przypadku projektów indywidualnych zestawienie wymaganych dokumentów określa instytucja przyjmująca wniosek. <u>W ramach kryterium oceniana będzie również zgodność zapisów wniosku z wymogami instrukcji do wypełnienia formularza wniosku o dofinansowanie. Aktualna instrukcja do wypełnienia wniosku jest dostępna wraz z regulaminem konkursu.</u>	
1.1	Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej	Sprawdzana jest zgodność z wytycznymi MRR w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód (gdy mają zastosowanie), spójność i czytelność przyjętych dodatkowych założeń, poprawność dokonanych wyliczeń w szczególności wyliczeń mających wpływ na wysokość wydatków kwalifikowanych, w tym wielkość luki finansowej. Kryterium nie ma zastosowania jeśli poprawność została sprawdzona na wcześniejszym etapie oceny projektu, a dane mające wpływ na poziom dofinansowania nie uległy zmianie.	
1.2.	Spójność informacji zawartych we wniosku, załącznikach do wniosku.	Ocena polegać będzie na weryfikacji spójności informacji zawartych we wniosku oraz załącznikach do wniosku w tym dokumentacji technicznej. Wymóg spójności dokumentów nie oznacza konieczności sporządzania na nowo dokumentów przygotowanych na wcześniejszym etapie przygotowania projektu (np. studium wykonalności). Różnice pomiędzy dokumentami przygotowywanymi w oparciu o ogólne informacje a dokumentem ostatecznym nie oznaczają niespełnienia kryterium, konieczne jest jedynie wyjaśnienie przyczyn różnic oraz zaktualizowanie informacji, które są umieszczone we wniosku o dofinansowanie, w szczególności tych mających wpływ na wysokość dofinansowania.	
1.3.	Poprawność identyfikacji i przypisania wydatków projektu z punktu widzenia ich kwalifikowalności	Sprawdzana jest potencjalna kwalifikowalność wydatków planowanych do poniesienia na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, czyli poprawność przypisania wydatków do wydatków kwalifikowalnych zgodnie z zasadami zawartymi w „Wytycznych w zakresie kwalifikowania wydatków w ramach PO IiŚ”, w tym zgodność z zasadą niezbędności wydatku dla realizacji projektu. Ponadto weryfikowana jest zasadność przypisania do wydatków kwalifikowalnych tych wydatków, dla których, zgodnie z Wytycznymi, warunkiem koniecznym dla ich uznania za kwalifikowalne jest ich wskazanie we wniosku o dofinansowanie i w umowie o dofinansowanie.	
2.	Gotowość techniczna projektu do realizacji na poziomie wymaganym dla danego priorytetu / działania PO IiŚ	W zależności od priorytetu/działania/typu projektu udokumentowane prawo do dysponowania gruntami lub obiektami na cele inwestycji, posiadanie wymaganej dokumentacji technicznej i projektowej, wymaganych prawem decyzji, uzgodnień i pozwoleń administracyjnych. Szczegółową listę wymaganych dokumentów określa instytucja organizująca konkurs w ogłoszeniu o konkursie. W przypadku projektów indywidualnych i systemowych określa instytucja pośrednicząca.	

\*\* Nie dotyczy projektów priorytetu IV *Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska*. Kryteria merytoryczne II stopnia odnoszące się do tego priorytetu zawierają się w karcie danego działania.

3.	Gotowość organizacyjno-instytucjonalna projektu w obszarze zawierania umów.	<p>Czy beneficjent posiada procedury (tryb postępowania) w obszarze zawierania umów dla zadań objętych projektem (w przypadku umów zawieranych zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych zgodność z zasadami obowiązującymi w ramach PO IiŚ jest zapewniona przez działanie zgodnie z tą ustawą. W przypadku umów do których nie stosuje się ustawy Prawo zamówień publicznych Beneficjent powinien przedstawić wewnętrzne procedury uwzględniające zasady zawierania umów określone w <i>Wytycznych do kwalifikowania wydatków w ramach PO IiŚ</i>).</p> <p>Kryterium spełnione jest w przypadku, gdy Beneficjent przedstawi procedury wymagane zgodnie z kryterium, które są zgodne z zasadami obowiązującymi w PO IiŚ.</p> <p>W przypadku projektów zakończonych przed przedłożeniem wniosku o dofinansowanie, należy przedstawić procedury zgodnie z którymi beneficjent zawierał umowy dla zadań objętych projektem.</p>	
4.	Trwałość projektu	Zdolność do utrzymania produktów projektu, co najmniej 5 lat po zakończeniu realizacji.	
5.	Wykonalność finansowa projektu	Sytuacja finansowa beneficjenta/operatora nie zagraża realizacji i utrzymaniu rezultatów projektu, potwierdzone, wiarygodne źródła współfinansowania projektu.	
6.	Efektywności energetyczna proponowanych rozwiązań technicznych lub brak wpływu na efektywność energetyczną.	<p>Kryterium jest spełnione, jeżeli z dokumentacji wynika, iż tam, gdzie to mogło mieć uzasadnienie racjonalne zużycie energii, efektywność energetyczna, użycie energii ze źródeł odnawialnych, działania redukujące i kompensacyjne, jak również promocja niskowęglowych rozwiązań, zostały wzięte pod uwagę przy wyborze wariantów lub na innym właściwym etapie przygotowania projektu, lub opisano proces, w ramach którego będą te elementy brane pod uwagę na dalszych etapach.</p> <p>Kryterium jest również spełnione w przypadku, kiedy typ projektu wskazuje na niewielki ewentualny wpływ na efektywność energetyczną danego typu projektów.</p> <p>Nie ma konieczności ponownej oceny w przypadku, gdy efektywność energetyczna była elementem oceny w ramach kryteriów merytorycznych I stopnia.</p>	
7.	Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska.	<p>Weryfikacja pełnej dokumentacji zgodnie z wytycznymi w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych</p> <p>Dokument dostępny jest na stronie internetowej pod adresem:  <a href="http://www.mrr.gov.pl/">http://www.mrr.gov.pl/</a></p>	

**PRIORYTET VI: DROGOWA I LOTNICZA SIEĆ TEN-T**

**DZIAŁANIE 6.1: ROZWÓJ SIECI DROGOWEJ TEN-T**

**Przewidywane tryby wyboru:**

- tryb indywidualny
- tryb konkursowy

**1. Dodatkowe kryteria formalne**

<b><u>I.p.</u></b>	<b><u>Nazwa Kryterium</u></b>	<b><u>Opis Kryterium</u></b>	<b><u>TAK/NIE</u></b>
<b>11.</b>	Zapewnienie standardu nośności 115 kN/oś	Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś	
<b>12.</b>	Położenie w ciągach dróg krajowych należących do sieci TEN-T	Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Decyzją Nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (z późniejszymi zmianami).	
<b>13</b>	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	
<b>14.</b>	Wskaźniki efektywności ekonomicznej – warunki konieczne	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0	
<b>15.</b>	Zgodność z listą projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (PO IiŚ)	Dotyczy: projektów na sfinansowanie prac przygotowawczych. Projekt znajduje się na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013	

## Kryteria merytoryczne I stopnia

### Typ projektu : autostrady i drogi ekspresowe

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik **
1	Realizacja celów osi priorytetowej	Projekt stanowi połączenie lub część połączenia pomiędzy miastami na prawach powiatu/granicą państwa	4 pkt - Projekt stanowi połączenie lub część połączenia pomiędzy miastami na prawach powiatu/granicą państwa	4		16	
2	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.</p> <hr/> <p>max <b>3</b> pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane  <b>3</b> pkt - uregulowane w 100 %  <b>2</b> pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”)</p> <hr/> <p><b>1</b> pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy</p> <hr/> <p><b>1</b> pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu</p> <hr/> <p>max. <b>3</b> pkt - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie</p>	2		16	
				3			
				4			
				1			

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

			zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$				
3	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji	Suma punktów (max. 4 pkt): 2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne 1 pkt - komplementarność z projektami zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku 1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie	2		8	
4	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	(max. 4 pkt): 4 pkt - gdy $ERR \geq 30\%$ 3 pkt – gdy $12\% \leq ERR < 30\%$ 2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 12\%$ 1 pkt – gdy $5\% \leq ERR < 8\%$	2		8	
5	Średnie dobowe natężenie ruchu	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla danego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i> Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla zastępowanego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	(max. 4 pkt): wg wartości średniego dobowego natężenie ruchu (SDR) (pojazd/dobę) 4 pkt – gdy $SDR \geq 30.000$ 3 pkt – gdy $20.000 \leq SDR < 30.000$ 2 pkt – gdy $10.000 \leq SDR < 20.000$ 1 pkt – gdy $5.000 \leq SDR < 10.000$	2		8	
6	Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%)	Stopień wykorzystania przepustowości danego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i> Stopień wykorzystania przepustowości dla zastępowanego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	(max. 4 pkt): wg stopnia wykorzystania przepustowości drogi (%) 4 pkt – gdy $\text{przepustowość} \geq 90\%$ 3 pkt – gdy $80 \leq \text{przepustowość} < 90\%$ 2 pkt – gdy $70 \leq \text{przepustowość} < 80\%$ 1 pkt – gdy $60 \leq \text{przepustowość} < 70\%$	2		8	
7	Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km	Średnia liczba wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową) - <i>proj. modernizacyjny</i>	(max. 4 pkt): wg ilości wypadków/km 4 pkt - gdy ilość wypadków $\geq 0,75$ 3 pkt – gdy $0,60 \leq \text{ilość wypadków} < 0,75$	2		8	

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

	Średnia liczba wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku dla zastępowanego odcinka, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową) - <i>proj. budowlany</i>	2 pkt – gdy $0,45 \leq$ ilość wypadków $< 0,60$				
		1 pkt – gdy $0,3 \leq$ ilość wypadków $< 0,45$				
		0 pkt – gdy ilość wypadków $< 0,3$				
max liczba punktów						72

**Typ projektu: drogi krajowe w miastach na prawach powiatu/obwodnice miast w ciągach dróg krajowych**

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik **
1	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.</p> <hr/> <p>max <b>3</b> pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane  <b>3</b> pkt - uregulowane w 100 %  <b>2</b> pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”)  <b>1</b> pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy</p> <hr/> <p><b>1</b> pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu</p> <hr/> <p>max. <b>3</b> pkt - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu  <b>3</b> pkt – współczynnik <math>\square</math> 50%  <b>2</b> pkt – 50% &gt; współczynnik <math>\square</math> 30 %  <b>1</b> pkt – 30% &gt; współczynnik <math>\square</math> 20 %</p>	2		16	
				3			
				4			
				1			

2	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji	Suma punktów (max. 4 pkt): 2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne	2	8	
			1 pkt - komplementarność z projektami zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku			
			1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie			
3	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR (max. 4 pkt)	2	8	
			4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartości ERR) projektów;			
			3 pkt - III kwartył projektów;			
			2 pkt - II kwartył projektów;			
4	Średnie dobowe natężenie ruchu	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla danego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i>	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane szeregowane malejąco wg wartości średniego dobowego natężenie ruchu (max. 4 pkt)	2	8	
		Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla zastępowanego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartość) projektów;			
			3 pkt - III kwartył projektów;			
			2 pkt - II kwartył projektów;			
5	Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%)	Stopień wykorzystania przepustowości danego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i>	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane szeregowane malejąco wg stopnia wykorzystania przepustowości drogi (%) (max. 4 pkt)	2	8	
		Stopień wykorzystania przepustowości dla zastępowanego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartość) projektów;			
			3 pkt - III kwartył projektów;			
			2 pkt - II kwartył projektów;			
6	Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km	Średnia liczba wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbowo) - <i>proj. modernizacyjny</i>	Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg ilości wypadków/km (max. 4 pkt)	2	8	
		Średnia liczba wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku dla zastępowanego odcinka, na	4 pkt - IV kwartył (najwyższa wartość) projektów;			
			3 pkt - III kwartył projektów;			
			2 pkt - II kwartył projektów;			
			1 pkt - I kwartył (najniższa wartość) projektów;			

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

		podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową) - <i>proj. budowlany</i>	0 pkt - poniżej 0,3				
	max liczba punktów						56

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

**Typ projektu: prace przygotowawcze dla projektów listy indykatywnej**

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik **
1	Gotowość do rozpoczęcia realizacji projektu	Termin zakończenia prac przygotowawczych	Dokumentacja zostanie przygotowana w terminie (od dnia złożenia wniosku) (max. 3 pkt):	4		12	
			3 pkt – do 6 miesięcy				
			2 pkt – do 12 miesięcy				
			1 pkt – do 18 miesięcy				
2	Stopień przygotowania projektu	Ocena stanu przygotowania do realizacji projektu: „prace przygotowawcze”	Suma punktów (max. 3 pkt):	4		12	
			1 pkt - przygotowany SIWZ				
			1 pkt – ogłoszony przetarg				
			1 pkt – wybrany wykonawca				
	max liczba punktów					24	

**3. Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia**

**Brak**

**PRIORYTET VI: DROGOWA I LOTNICZA SIEĆ TEN-T**

**DZIAŁANIE 6.2: ZAPEWNIENIE SPRAWNEGO DOSTĘPU DROGOWEGO DO NAJWIĘKSZYCH OŚRODKÓW MIEJSKICH NA TERENIE WSCHODNIEJ POLSKI**

**Przewidywane tryby wyboru:**

- tryb indywidualny

**1. Dodatkowe kryteria formalne**

<b>l.p.</b>	<b><u>Nazwa Kryterium</u></b>	<b><u>Opis Kryterium</u></b>	<b><u>TAK/NIE</u></b>
<b>11.</b>	Zapewnienie standardu nośności 115 kN/oś	Realizowany projekt zapewnia nośność 115 kN/oś	
<b>12.</b>	Położenie w ciągach dróg krajowych należących do sieci TEN-T	Lokalizacja projektu w sieci TEN-T zgodnie z Decyzją Nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (z późniejszymi zmianami).	
<b>13.</b>	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	
<b>14.</b>	Wskaźniki efektywności ekonomicznej – warunki konieczne	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0	
<b>15.</b>	Zgodność z listą projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (PO IiŚ)	Dotyczy: projektów na sfinansowanie prac przygotowawczych. Projekt znajduje się na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013	

## 2. Kryteria merytoryczne I stopnia

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik **
1	Realizacja celów osi priorytetowej	Projekt poprawia połączenie komunikacyjne głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju	4 pkt - Projekt stanowi połączenie komunikacyjne głównych miast województw wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju	4		16	
2	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.</p> <hr/> <p>max 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane</p> <p>3 pkt - uregulowane w 100 %</p> <p>2 pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”)</p> <hr/> <p>1 pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy</p> <hr/> <p>1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu</p> <hr/> <p>max. 3 pkt - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik <math>\square</math> 50%</p>	2		16	
				3			
				4			
				1			

			2 pkt – 50% > współczynnik □ 30 % 1 pkt – 30% > współczynnik □ 20 %				
3	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.	Suma punktów (max. 4 pkt): 2 pkt - projekt jest końcowym elementem docelowego układu drogowego / projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie komunikacyjne 1 pkt - komplementarność z projektami zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku 1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie	2		8	
4	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	(max. 4pkt):4 pkt - gdy $ERR \geq 30\%$ 3 pkt – gdy $12\% \leq ERR < 30\%$ 2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 12\%$ 1 pkt – gdy $5\% \leq ERR < 8\%$	2		8	
5	Średnie dobowe natężenie ruchu	Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla danego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i> Średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów dla zastępowanego odcinka (liczba pojazdów) w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	(max. 4 pkt): wg wartości średniego dobowego natężenie ruchu (SDR) (pojazd/dobę) 4 pkt – gdy $SDR \geq 30.000$ 3 pkt – gdy $20.000 \leq SDR < 30.000$ 2 pkt – gdy $10.000 \leq SDR < 20.000$ 1 pkt – gdy $5.000 \leq SDR < 10.000$	2		8	
6	Stopień wykorzystania przepustowości drogi (%)	Stopień wykorzystania przepustowości danego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. modernizacyjny</i> Stopień wykorzystania przepustowości dla zastępowanego odcinka w roku rozpoczęcia inwestycji - <i>proj. budowlany</i>	(max. 4 pkt): wg stopnia wykorzystania przepustowości drogi (%) 4 pkt – gdy przepustowość $\geq 90\%$ 3 pkt – gdy $80 \leq \text{przepustowość} < 90\%$ 2 pkt – gdy $70 \leq \text{przepustowość} < 80\%$ 1 pkt – gdy $60 \leq \text{przepustowość} < 70\%$	2		8	
7	Liczba wypadków rocznie w przeliczeniu na 1 km	Średnia liczba wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, na podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową) - <i>proj. modernizacyjny</i> Średnia liczba wypadków z ostatnich 3 lat poprzedzających rok złożenia wniosku dla zastępowanego odcinka, na	(max. 4 pkt): wg ilości wypadków/km 4 pkt – gdy ilość wypadków $\geq 0,75$ 3 pkt – gdy $0,60 \leq \text{ilość wypadków} < 0,75$ 2 pkt – gdy $0,45 \leq \text{ilość wypadków} < 0,60$ 1 pkt – gdy $0,3 \leq \text{ilość wypadków} < 0,45$	2		8	

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

		podstawie danych właściwej wojewódzkiej komendy policji (jedna wartość liczbową) - <i>proj. budowlany</i>	0 pkt – gdy ilość wypadków < 0,3				
	max liczba punktów						72

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

**Typ projektu: prace przygotowawcze dla projektów listy indykatywnej**

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik **
1	Gotowość do rozpoczęcia realizacji projektu	Termin zakończenia prac przygotowawczych	Dokumentacja zostanie przygotowana w terminie (od dnia złożenia wniosku) (max. 3 pkt):	4		12	
			3 pkt – do 6 miesięcy				
			2 pkt – do 12 miesięcy				
			1pkt – do 18 miesięcy				
2	Stopień przygotowania projektu	Ocena stanu przygotowania do realizacji projektu: „prace przygotowawcze”	Suma punktów (max. 3 pkt):	4		12	
			1 pkt – przygotowany SIWZ				
			1 pkt – ogłoszony przetarg				
			1 pkt – wybrany wykonawca				
	max liczba punktów					24	

**3. Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia**

**Brak**

**PRIORYTET VI: DROGOWA I LOTNICZA SIEĆ TEN-T**

**DZIAŁANIE 6.3: ROZWÓJ SIECI LOTNICZEJ TEN-T**

**Przewidywane tryby wyboru:**

- tryb indywidualny

**1. Dodatkowe kryteria formalne**

<b>I.p.</b>	<b><u>Nazwa Kryterium</u></b>	<b><u>Opis Kryterium</u></b>	<b><u>TAK/NIE</u></b>
<b>11.</b>	Położenie lotniska w sieci lotnisk TEN-T	Lokalizacja projektu zgodna z Decyzją Nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (z późniejszymi zmianami)	
<b>12.</b>	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji	
<b>13.</b>	Wskaźniki efektywności ekonomicznej – warunki konieczne	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0	
<b>14.</b>	Zgodność z listą projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (PO IiŚ)	Dotyczy: projektów na sfinansowanie prac przygotowawczych. Projekt znajduje się na liście projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013	

## 2. Kryteria merytoryczne I stopnia

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik **
1	Realizacja celów osi priorytetowej	Projekt poprawia przepustowość portu lotniczego znajdującego się sieci TEN-T lub ma znaczenie dla wzrostu przepustowości przestrzeni powietrznej w skali całego kraju	<p>4 pkt - projekt wpłynie na zwiększenie przepustowości w porcie lotniczym co najmniej o 30 %</p> <p>2 pkt - projekt wpłynie na zwiększenie przepustowości w porcie lotniczym co najmniej o 10 %</p>	4		16	
2	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.</p> <p>max 3 pkt - prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane</p> <p>3 pkt - uregulowane w 100 %</p> <p>2 pkt - uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”)</p> <p>1 pkt - projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy</p> <p>1 pkt - decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca cały zakres projektu</p> <p>max. 3 pkt - dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik <math>\square</math> 50%</p> <p>2 pkt – 50% &gt; współczynnik <math>\square</math> 30 %</p>	<p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>1</p>		16	

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

			1 pkt – 30% > współczynnik □ 20 %				
			Suma punktów (max. 3 pkt):				
3	Komplementarność	Powiązania projektu z zakończonymi/realizowanymi inwestycjami infrastrukturalnymi	1 pkt - komplementarność ze zrealizowanymi projektami w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku	2		6	
			1 pkt - komplementarność z równolegle realizowanymi projektami				
			1 pkt - komplementarność z projektami przewidzianym do realizacji / z projektami zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie				
			(max 4 pkt): 4 pkt – gdy $ERR \geq 30\%$				
4	Efektywność ekonomiczna	ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.	3 pkt – gdy $12\% \leq ERR < 30\%$	2		8	
			2 pkt – gdy $8\% \leq ERR < 12\%$				
			1 pkt – gdy $5\% \leq ERR < 8\%$				
max liczba punktów						46	

Wersja obowiązująca od 9 września 2009 r.

**Typ projektu: prace przygotowawcze dla projektów listy indykatywnej**

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Punktacja*	max. Punktacja	wynik **
1	Gotowość do rozpoczęcia realizacji projektu	Termin zakończenia prac przygotowawczych	Dokumentacja zostanie przygotowana w terminie (od dnia złożenia wniosku) (max. 3 pkt):	4		12	
			3 pkt - do 6 miesięcy				
			2 pkt - do 12 miesięcy				
2	Stopień przygotowania projektu	Ocena stanu przygotowania do realizacji projektu: „prace przygotowawcze”	1pkt - do 18 miesięcy	4		12	
			Suma punktów (max. 3 pkt):				
			1 pkt – przygotowany SIWZ				
			1 pkt – ogłoszony przetarg				
			1pkt – wybrany wykonawca				
max liczba punktów						24	

**3. Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia**  
**Brak**